

DZIENNIK ZARZĄDZEŃ

POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

ROK I | Warszawa, dnia 1 października 1949 r. | Nr 2

TREŚĆ:

DZIAŁ OGÓLNY.

8

Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 31 sierpnia 1949 r. o określeniu kategorii pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", obowiązanych do noszenia munduru na służbie.

Na podstawie § 37 ust. (3) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 listopada 1945 r. o służbie w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr 52, poz. 299), § 13 pkt. 1) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 listopada 1945 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr 55, poz. 309) oraz w związku z upoważnieniem zawartym w ust. drugim zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 14 maja 1949 r. Nr O. Or. I/17/49 w sprawie nadania Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych Tymczasowego Regulaminu i na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 246) zarządzam, co następuje:

§ 1.

1. Do noszenia munduru na służbie są obowiązani pracownicy przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", zajmujący następujące stanowiska służbowe lub wykonujący niżej wymienione czynności służbowe:

1) w Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych i we wszystkich jednostkach organizacyjnych jej podległych oraz we wszystkich działach służby PKP:

intendenta gmachu, informatora, portiera, pracownika obsługującego dźwig osobowy, starszego woźnego, woźnego, gońca, dozorcy;

2) w służbie ruchu:

naczelnika stacji, starszego instruktora i instruktora służby ruchu, starszego dyspozytora i dyspozytora ruchu, zawiadowcy stacji I, II, III, IV kl., zastępcy naczelnika stacji, zastępcy zawiadowcy stacji I kl., dyżurnego ruchu I, II i III kl., dyżurnego nadzorczego, dyspozytora drużyn konduktorskich I i II kl., kierownika biura wagonowego, starszego telegrafisty i telegrafisty, pracownika w biurze dyżurnego ruchu, pracownika w biurze wagonowym przy kontroli wagonów, pracownika spisującego wagony, kierownika pociągu I i II kl., starszego ustawiacza i ustawiacza, starszego nastawniczego oraz nastawniczego I i II kl., starszego zwrotniczego oraz zwrotniczego I i II kl., konduktora bagażowego, blokowego, manewrowego I i II kl., konduktora, hamulcowego, biletera, informatora, robotnika stacyjnego; dotyczy to również pracowników przedsiębiorstwa pomocniczego „Państwowe Koleje Linowe", mających styczność z publicznością, mianowicie: dyżurnego ruchu, maszynistę, konduktora, biletera i kasjera biletowego;

3) w służbie mechanicznej:

instruktora służby mechanicznej, dyspozytora parowozowni głównej (wagonowni, parowozowni pomocniczej, samochodowni), maszynisty parowozu I i II kl., starszego rewidenta oraz rewidenta wagonów I i II kl., maszynisty wagonu motorowego, pomocnika maszynisty parowozu, kierowcy-instruktora w samochodowni, kierowcy samochodu (drezyny motorowej), palacza parowozu, pomocnika kierowcy samochodu, magazyniera zasobów I i II kl., magazynowego, zwrotniczego, manewrowego, konwojenta wagonów służbowych (salonowych), smarownika wagonów, pracownika straży przeciwpożarowej;

4) w służbie drogowej:

zawiadowcy odcinka drogowego I, II i III kl., zawiadowcy rejonu budynków I i II kl., pomocnika zawiadowcy odcinka drogowego, zawiadowcy głównej składnicy materiałów nawierzchni normalnotorowej, zawiadowcy głównej składnicy materiałów budowlanych, mostowniczego, zawiadowcy składnicy nasycalni materiałów drzewnych, torowego I i II kl., magazyniera zasobów I i II kl., kierowcy drezyny, kierowcy parowozu i manewrowego w nasycalni materiałów drzewnych, dróżnika (przejazdowego, obchodowego, tunelowego, mostowego);

5) w służbie handlowo - taryfowej:

kierownika ekspedycji towarowej I i II kl., kierownika ajencji celnej I i II kl., kierownika kasy stacyjnej I i II kl., zastępcy kierownika ekspedycji towarowej I kl., kierownika ekspedycji osobowej, kasjera towarowego, taksatora, deklaranta celnego, kasjera ajencji celnej I i II kl., rewizora pociągów, ajenta zdawczego, zawiadowcy stacji zamkniętej dla potrzeb technicznych, kasjera biletowo - bagażowego I i II kl., magazyniera handlowego I i II kl., magazynowego, odprawiacza pociągów;

6) w służbie zasobów:

odbiorcy materiałów zasobów, starszego magazyniera zasobów oraz magazyniera zasobów I i II kl., magazynowego;

7) w służbie sanitarnej:

intendenta szpitala (sanatorium), magazyniera zasobów I i II kl., pielęgniarza przyuczonego w pogotowiu sanitarnym (noszowego), konwojenta wagonu rentgenowskiego, psychotechnicznego, propagandowego, kierowcy samochodu;

8) w służbie elektrotechnicznej:

zawiadowcy akumulatorni pomocniczej, zawiadowcy odcinka (sygnałowego, zabezpieczenia ruchu pociągów, teletechnicznego, silnych prądów i elektrotrakcyjnego) I, II i III kl., dyspozytora trakcji elektrycznej, instruktora służby elektrotechnicznej, dyspozytora elektrowozowni, zawiadowcy głównej składnicy materiałów elektrotechnicznych (elektrotrakcyjnych), montera (sygnalizacji, zabepieczenia ruchu pociągów i teletechnicznego) I i II kl., elektromontera I i II kl., maszynisty elektrowozu, kierownika biura telegrafu, starszego telegrafisty i telegrafisty, magazyniera zasobów I i II kl., kierowcy drezyny motorowej, nadzorcy przewodów I i II kl., kierownika pociągu, konduktora, starszego rewidenta i rewidenta pociągów elektrycznych;

9) w służbie ochrony kolei:

kierownika oddziałowego SOK., zastępcy kierownika oddziałowego SOK, kierownika rejonowego straży, kierownika oddziału lotnego I i II kl., kierownika wartowni, przodownika straży, starszego strażnika i strażnika;

10) w służbie kolei wąskotorowych: — stanowiska służbowe (czynności służbowe), odpowiadające analogicznym stanowiskom (czynnościom) służbowym na kolejach normalnotorowych.

2. Pracownicy wymienieni w ust. 1, nie pełniący służby w odzieży ochronnej lub ciepłej, są obowiązani nosić w służbie mundur ustalonego wzoru (kołnierz kurtki zapinany pod szyję, kieszenie kurtki wpuszczane), zaopatrzone w oznaki i guziki służbowe.

3. Pracownicy obowiązani do noszenia munduru na służbie (ust. 1), nie mogą pełnić służby w odzieży cywilnej lub w mundurze przerobionym na mundur nieprzepisowego kroju (np. kurtka z wykładanym kołnierzem i klapami, kieszenie kurtki naszywane); wolno natomiast mundur dopasować do figury, zachowując jego wzór; rewizorzy pociągów mogą być w pewnych przypadkach zwolnieni przez naczelnika służby handlowo - taryfowej od obowiązku pełnienia służby w mundurze.

4. Pracownicy obowiązani do noszenia munduru na służbie (ust. 1), pełniący służbę w odzieży cywilnej lub w mundurze przerobionym na ubranie nieprzepisowego wzoru,winni być pociągnięci do odpowiedzialności służbowej.

§ 2.

Pracownicy niewymienieni w § 1 ust. 1 niniejszego zarządzenia mogą pełnić służbę zarówno w mundurze ustalonego wzoru, zaopatrzonym w oznaki i guziki służbowe, jak i w odzieży cywilnej.

§ 3.

Zabrania się używać guzików służbowych do ubrań cywilnych uszytych z sukna kolejowego.

§ 4.

1. Pracowników obowiązanych do noszenia munduru na służbie (§ 1 ust. 1), którzy przed upływem okresu noszenia munduru wyzbyli się munduru lub go przerobili na mundur nieprzepisowego wzoru albo na ubranie cywilne, należy pociągać do odpowiedzialności służbowej oraz wydać im nowy mundur za opłatą 100% ceny faktycznych kosztów P.K.P. z odliczeniem dodatku administracyjnego, potrącając z uposażenia (wynagrodzenia) należność za mundur najwyżej w 6-ciu ratach miesięcznych; okres noszenia munduru, przydzielonego za opłatą 100% ceny faktycznych kosztów PKP, liczy się od daty, w której pracownikowi uprzednio wydano mundur.
2. Pracownicy nieobowiązani do noszenia munduru na służbie (§ 2), którzy przed upływem okresu noszenia ostatnio wydanego munduru (materiału), zostali mianowani na stanowiska służbowe (przydzieleni do czynności służbowych), na których obowiązani są pełnić służbę w mundurze (§ 1 ust. 1), winni posiadać przepisowy mundur; jeżeli nie posiadają przepisowego munduru należy im wydać nowy mundur za ustaloną ulgową opłatą; okres noszenia nowego munduru liczy się w tych przypadkach od dnia upływu okresu noszenia uprzednio wydanego munduru (materiału).

§ 5.

1. Mundur wolno nosić poza służbą, z wyjątkiem przypadków publicznego pełnienia zajęć ubocznych.
2. Poza służbą pracownicy mogą w mundurze:
   1) wykonywać pracę o charakterze społecznym;
   2) wykonywać praktykę lekarską;
   3) występować w zakładach i na kursach naukowych w charakterze wykładowców lub uczniów (studentów).

§ 6.

Postanowienia niniejszego zarządzenia mają analogiczne zastosowanie do pracowników — kobiet; wzór umundurowania dla pracowników — kobiet reguluje osobne zarządzenie.

Nr. K.P. V/51-15/49.

9

Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 31 sierpnia 1949 r. o wydawaniu pracownikom Służby Ochrony Kolei kurtek letnich.

Na podstawie § 37 ust. (3) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 listopada 1945 r. o służbie w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U.R.P. Nr. 52. poz. 299) i § 13 pkt. 1) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 listopada 1945 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz.U.R.P. Nr. 55, poz 309) oraz w związku z upoważnieniem zawartym w ust. drugim zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 14 maja 1949 r. Nr O. Or. 1/17/49 w sprawie nadania Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych tymczasowego regulaminu i na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. Dz. Urz. M. K. Nr. 10, poz. 246) zarządzam, co następuje:

Pracownikom Służby Ochrony Kolei w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe" pełniącym czynności: strażników, starszych strażników, przodowników straży, kierowników wartowni, kierowników oddziału lotnego I i II klasy, kierowników rejonowych straży, zastępców kierowników oddziałowych S.O.K. i kierowników oddziałowych S.O.K., przyznaję prawo do kurtek letnich za opłatą 25% ceny kosztów P.K.P., na zasadach określonych w „Przepisach Nr. A 8" o odzieży służbowej pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1950 r.

Nr. KP V/51—7/49

10

Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 12 lipca 1949 r. w sprawie konferencji (zjazdów, narad, odpraw) kierowników jednostek (komórek) organizacyjnych PKP w DGKP.

Z natychmiastową ważnością zarządzam, co następuje:

1. Zezwoleń na zwoływanie konferencji itp. dyrektorów okręgów k. p. dla spraw z zakresu nadzoru przekazanego kompetencji

dwu lub więcej dyrektorów naczelnych udziela Dyrektor Generalny K. P.

2. Zezwoleń na zwoływanie konferencji itp. dyrektorów okręgów k. p. dla spraw z zakresu nadzoru przekazanego kompetencji jednego dyrektora naczelnego, oraz konferencji itp. pozostałych kierowników jednostek (komórek) organizacyjnych PKP udziela dyrektor naczelny, do którego zakresu nadzoru należy służba (biuro, sam. wydział), który wystąpił z wnioskiem o zwołanie konferencji itp. (w zakresie czynności przekazanych z pkt. 15 § 1 Tymcz. Regulaminu DGKP.).

3. Wnioski służb (biur i samodzielnych wydziałów) o zezwolenie na zwoływanie konferencji itp. powinny być uprzednio, **co najmniej na 10 dni przed terminem** zwołania konferencji, zjazdu itp., uzgodnione — przy podaniu dokładnego programu zjazdu (narady, odprawy itp.) — z Biurem Organizacji, które koordynuje zwoływanie konferencji itp., oraz zgodnie z zarządzeniem Ministra Komunikacji Nr OU. O/51/49 z dn. 27. VIII. 49 r. zawiadamia M. K. Dep. Organizacyjno - Prawny, **najpóźniej na 7 dni przed terminem** o mającym się odbyć zjeździe, konferencji itp., z podaniem dokładnego programu zjazdu itp.

W razie zaistnienia konieczności zwołania zjazdu w terminie krótszym niż 10 dni, Biuro Organizacji zawiadamia przy podaniu programu bezpośrednio te departamenty i biura M. K., które mogą być zainteresowane sprawami omawianymi na zjeździe, konferencji itp.

Ministerstwo Komunikacji będzie zarządzać w razie potrzeby uzupełnianie programu konferencji (zjazdów itp.) sprawami, których omówienie na zjeździe uzna za wskazane.

4. Konferencjom itp. dyrektorów okręgów k. p., zwoływanym dla spraw z zakresu nadzoru przekazanego kompetencji dwu lub więcej dyrektorów naczelnych, przewodniczy Dyrektor Generalny K. P.

Konferencjom itp. dyrektorów okręgów k. p., zwoływanym dla spraw z zakresu nadzoru przekazanego kompetencji jednego dyrektora naczelnego, przewodniczy właściwy dyrektor naczelny.

Konferencjom itp. kierowników jednostek (komórek) organizacyjnych PKP, zwoływanych dla spraw służb (biur, sam. wydziałów), nadzorowanych przez dwu lub więcej dyrektorów naczelnych, przewodniczy dyrektor naczelny, w którego zakresie nadzoru pozostaje służba (biuro, sam. wydział), która postawiła wniosek o zwołanie konferencji itp. Konferencjom itp. kierowników jednostek (komórek) organizacyjnych PKP, zwoływanym dla spraw kilku służb (biur, sam. wydziałów), nadzorowanych przez jednego dyrektora naczelnego, przewodniczy właściwy dyrektor naczelny. Pozostałym konferencjom itp.kierowników jednostek (komórek organizacyjnych PKP), przewodniczą właściwi dyrektorzy służb (biur, wzgl. naczelnicy sam. wydziałów).

5. 1) Programy konferencji dyrektorów okręgów k. p., wymienionych w ust. 1 opracowuje i przydziela protokólanta Sam. Wydział Administracyjny, a programy tych zjazdów zatwierdza Dyrektor Generalny K. P.

2) Programy pozostałych konferencji itp. opracowuje i przydziela protokólanta służba (biuro, sam. wydział), która wystąpiła z wnioskiem o zwołanie konferencji itp., a programy tych konferencji itp. zatwierdza dyrektor naczelny, który ma przewodniczyć.

6. Z każdej konferencji itp. powinien być sporządzony protokół i podpisany przez przewodniczącego w ciągu następnego dnia po ukończeniu konferencji oraz zwielokrotniony w takim terminie, aby jeden egzemplarz protokółu mógł być przedłożony Dyrektorowi Generalnemu K.P. w ciągu 5 dni, a uczestnicy konferencji itp. i ewent. inni zainteresowani mogli otrzymać protokół w ciągu 7 dni po ukończeniu konferencji.

Biuro Organizacji ma również otrzymać w ciągu 7 dni jeden egzemplarz protokółu z każdej konferencji itp. Za właściwe i terminowe sporządzenie, zwielokrotnienie i rozesłanie protokółów odpowiada służba (biuro, sam. wydział), która przydziela protokólanta.

7. Zapadłe na konferencji itp. decyzje powzięte przez uprawniony do ich wydania organ, powinny być w protokóle jako takie wyraźnie oznaczone, w odróżnieniu od wniosków, których rozstrzygnięcie pozostaje otwarte w trybie normalnym.

8. Części konferencji itp. rozpatrujące sprawy zakwalifikowane przez przewodniczącego jako poufne, powinny być protokółowane w oddzielnym protokóle poufnym i co do tego protokółu mają zastosowanie odnośne postanowienia „Instrukcji o zabezpieczeniu tajemnicy służbowej" (Dz. Urz. M. K. z r. 1946 Nr 14, poz. 198).

9. Postanowienia § 7 (Konferencje) „Instrukcji o opracowywaniu i uzgadnianiu projektów załatwień pisemnych" (Dz. Urz. M. K. z 1947 r. Nr 12, poz. 220 i z 1948 r. Nr 20, poz. 334) mają odpowiednie zastosowanie.

10. Zarządzenie niniejsze ma analogiczne zastosowanie do konferencji i narad w sprawach planowania PKP, określonych okólnikiem Ministra Komunikacji z dnia 12 stycznia 1949 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 1, poz. 3) z tym, że na szczeblu Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych odbywać się będą konferencje pod przewodnictwem dyrektorów służb I — V i Biura Gospodarki Materiałowej, z udziałem naczelników wszystkich służb wszystkich okręgów i wyznaczonych przez dyrektora pracowników służb (Biura Gospodarki Materiałowej), w Służbie zaś Mechanicznej również i naczelników warszta-

tów głównych. Oprócz tego należy powoływać na każdą taką konferencję delegatów innych zainteresowanych służb (biur i sam. wydziałów) oraz w każdym przypadku Zarządu Głównego Z. Z. K. Wzywanie delegatów służb I — V, Biura Gospodarki Materiałowej oraz Biura Kontroli DGKP, jest obowiązkowe.

Ustalony w ust. 4 wspomnianego wyżej okólnika Ministra Komunikacji termin konferencji może być przesunięty za zgodą właściwego dyrektora naczelnego.

Przewidywane postanowieniem ust. 5 pkt. 5 tegoż okólnika zamieszczanie innych spraw w porządku prac konferencji może nastąpić przez służbę (Biuro Gospodarki Materiałowej) z inicjatywy własnej na wniosek innych komórek DGKP lub też DOKP.

11. Do narady dyrektorów DGKP mają — aż do czasu wydania regulaminu tej narady na zasadzie § 7 ust. 4 statutu przedsiębiorstwa PKP — analogiczne zstosowanie postanowienia niniejszego zarządzenia zawarte w ust. 5 pkt. 1) oraz w ust. 6 i 8, przy czym przygotowanie narady należy do zadań Sam. Wydziału Administracyjnego w DGKP

Nr Or 0/5/49.

11

Okólnik Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 31 sierpnia 1949 r. w sprawie określenia kategorii pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", zatrudnionych na podstawie umowy o pracę, obowiązanych do noszenia munduru na służbie.

W odniesieniu do pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", zatrudnionych na podstawie umowy o pracę (umownych: stałych i sezonowych), uprawnionych do otrzymywania munduru, ma zastosowanie zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 31 sierpnia 1949 r. Nr KP. V/51-15/49 o określeniu kategorii pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", obowiązanych do noszenia munduru na służbie (Dz. Z. P. K. P. Nr 2, poz. 8).

Pracownikom sezonowym nieuprawnionym do otrzymywania munduru a wyznaczonym do wykonywania czynności służbowych, wymienionych w § 1 ust. 1 powołanego wyżej zarządzenia z dnia 31 sierpnia 1949 r. Nr KP. V/51-15/49, należy przydzielać czapki mundurowe za ustaloną ulgową opłatą.

Nr KP. V/51-16/49.

12

Okólnik Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 31 sierpnia 1949 r. w sprawie wydawania kurtek letnich pracownikom Służby Ochrony Kolei, zatrudnionym na podstawie umowy o pracę.

W odniesieniu do pracowników Służby Ochrony Kolei w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe", zatrudnionych na podstawie umowy o pracę, ma zastosowanie zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 31 sierpnia 1949 r. Nr KP.V/51-7/49 o wydawaniu pracownikom służby ochrony kolei kurtek letnich (Dz. Z. P. K. P. Nr 2, poz. 9).

Nr KP.V/51-23/49.

DZIAŁ SŁUŻBY RUCHU.

13

Okólnik Służby Ruchu z dnia 18 czerwca 1949 r. o zmianie i przedłużeniu terminu ważności Tymczasowych Przepisów Polsko - Radzieckiej bezpośredniej komunikacji o przepuszczaniu pociągów Z.S.R.R. przez koleje polskie.

Do wszystkich DOKP.

Dyrekcja Generalna Kolei Państwowych zawiadamia, że na skutek porozumienia Ministerstwa Komunikacji R.P. z Ministerstwem Komunikacji ZSRR, termin ważności Tymczasowych Przepisów Polsko - Radzieckiej bezpośredniej komunikacji o przepuszczaniu pociągów ZSRR przez koleje polskie został przedłużony do dnia 31 grudnia 1949 r. włącznie i do przepisów tych zostały wprowadzone następujące uzupełnienia:

1) do § 8 wstawiono jako uzupełniające punkty przejścia pociągów tranzytowych do ZSRR stacje: Preussish Eylau — (pomocniczy dla st. Gerdauen),
Wysoko - Litowsk — (pomocniczy dla st. Brest),
Rawa Ruska — (pomocniczy dla st. Jagodin);

2) do § 9 — dla przepuszczenia pociągów tranzytowych ZSRR przez polskie koleje na linii tranzytowej z Guben do Rawy Ruskiej i odwrotnie ustalono cztero i pół dniowy termin;

3) do § 59 wstawiono dodatkowy punkt 7 o następującym brzmieniu:
„7) Za przeładunek towarów z wagonów odczepionych z powodu usterek (pkt 1 § 36), dokonany przez Polskie Koleje Żelazne — według stawek przewidzianych w Taryfie (część 2) Polsko - Radzieckiej bezpośredniej komunikacji. Za podstawę do zapłaty służy protokół o przeładunku, podpisany przez naczelnika stacji i komendanta pociągu tranzytowego, do którego doczepiono wagon z przeładowanym towarem, a oprócz tego w akcie o odczepieniu wagonu (wzór Nr 6) powinna być uwaga komendanta pociągu, od którego odczepiono wagon, o konieczności dokonania przeładunku".

Poza tym oba Ministerstwa Komunikacji uzgodniły, co następuje:

1) zezwala się na zamianę parowozów pociągów tranzytowych ZSRR w wyjątkowych

przypadkach przy wykorzystaniu parowozów tylko w kierunku drogi przebiegu; o zamianie powinna być uczyniona uwaga w odnośnych dokumentach pociągowych;

2) należność za prace dokonane przez koleje polskie przy usunięciu usterek handlowych na wagonach w pociągach tranzytowych ZSRR zalicza się według kosztów własnych (siła robocza i materiały) przy sporządzaniu odpowiednich dokumentów, podpisanych przez komendantów pociągów tranzytowych i zawiadowcę stacji;

3) zestawy kołowe i części zapasowe niezbędne dla naprawy wagonów w pociągach tranzytowych ZSRR na kolejach polskich dostarcza się na warunkach § 28 Polsko - Radzieckiej Umowy Granicznej;

4) przy zamianie zestawów kołowych, niezdatne do użytku zestawy kołowe należy wysyłać do Radzieckiej Strefy Okupacji Niemiec przy sporządzonym przez zawiadowcę stacji liście przewozowym Polsko - Radzieckiej Umowy z uwagą: „bezpłatnie" i przy sporządzeniu protokółu w 4-ch egzemplarzach na granicznych stacjach zdawczo-odbiorczych;

5) niezdatne do ruchu parowozy pociągów tranzytowych ZSRR wysyłać należy dla dokonania naprawy do Radzieckiej Strefy Okupacji Niemiec;

6) opał, smary i inne materiały do parowozów pociągów tranzytowych ZSRR należy wydawać na stacjach kolei polskich na podstawie zapotrzebowania według wzoru Nr. 5 drukowanego w ZSRR albo w Radzieckiej Strefie Okupacji Niemiec;

7) odczepianie wagonów z pociągów tranzytowych ZSRR na skutek uszkodzenia winno być dokonywane z obowiązkiem sporządzenia protokółów według wzoru Nr. 6 w ilości egzemplarzy, przewidzianych „Przepisami Tymczasowymi";

8) w wyjątkowych przypadkach zmiany kierunku przebiegu pociągów tranzytowych, wskazanego w § 9, mogą nastąpić na podstawie pisemnego zapotrzebowania przedstawiciela CUPWOSO przy Ministerstwie Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej; kopia tego zapotrzebowania powinna być dołączona do odnośnych dokumentów rozrachunkowych.

Podając powyższe do wiadomości, Dyrekcja Generalna Kolei Państwowych poleca uzupełnić niezwłocznie wszystkie posiadane „Przepisy Tymczasowe o przepuszczaniu pociągów ZSRR przez koleje polskie" według punktów 1), 2), i 3) wymienionych na wstępie niniejszego zarządzenia oraz pouczyć zainteresowany personel o wprowadzonych uzupełnieniach i uzgodnionych wyjaśnieniach do niniejszych Przepisów Tymczasowych.

DOKP potwierdzą odbiór niniejszego zarządzenia.

Odpis otrzymuje Centralne Biuro Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP w Bydgoszczy.

Nr RRT/IV/304/5/49.

DZIAŁ SŁUŻBY KOLEI DOJAZDOWYCH.

14

Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 2 sierpnia 1949 r. o najmie taboru wąskotorowego PKP.

Na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 246), zarządzam:

§ 1.

1. Tabor wąskotorowy (parowozy, lokomotywy spalinowe, wagony motorowe, wagony osobowe, służbowe, bagażowe, towarowe, wywrotki i wózki) wynajmuje dyrekcja okręgowa kolei państwowych na podstawie zezwolenia dyrektora Służby Kolei Dojazdowych Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych. Wyjątek stanowią przypadki, przewidziane w ust. 2.

2. Najmu parowozów z paliwem i obsługą na okres nie dłuższy niż 6 dni dokonać może zarząd kolei wąskotorowej; na najem na okres dłuższy do 1 miesiąca wymagane jest zezwolenie dyrektora okręgu kolei państwowych.

§ 2.

W razie jednoczesnego wystąpienia kilku reflektantów o najem tej samej jednostki taboru należy uwzględnić zgłoszenia w następującej kolejności:

1) jednostek organizacyjnych podległych Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych;

2) urzędów i przedsiębiorstw podległych Ministerstwu Komunikacji;

3) innych urzędów i instytucji państwowych;

4) innych przedsiębiorstw państwowych;

5) instytucji i przedsiębiorstw samorządowych spółdzielczych i o charakterze społecznym;

6) przedsiębiorstw prywatnych.

§ 3.

1. Wynajmowanie taboru odbywa się:

   1) bez składania kaucji: najemcom wskazanym w § 2 pkt. 1), 2), 3), 4) i tym najemcom, którym zwolnienie od składania kaucji służy na zasadzie przepisu szczególnego;

   2) za złożeniem kaucji — najemcom nie wymienionym w pkt. 1).

2. Umowę z najemcami wymienionymi w ust. 1 pkt. 1) oraz z instytucjami i przedsiębiorstwami samorządowymi zawiera się według wzoru Nr 1, a z najemcami wymienionymi w ust. 1 pkt. 2) według wzoru Nr 2; wzory te załączone są do niniejszego zarządzenia.

3. Za tabor wynajęty z obsługą PKP kaucji się nie pobiera, natomiast najemca podpisuje

zobowiązanie według wzoru Nr 3, załączonego do niniejszego zarządzenia.

§ 4.

1. Instytucje i przedsiębiorstwa samorządowe, spółdzielcze i o charakterze społecznym składają kaucję w wysokości 50% wartości taboru.
2. Przedsiębiorstwa i osoby prywatne składają kaucję w wysokości 100% wartości taboru.
3. Kaucja może być złożona:
   1) w gotówce (bez oprocentowania);
   2) w obligacjach państwowych;
   3) w liście gwarancyjnym banku, uznanym przez Ministerstwo Skarbu, lub w innych wartościach ustalonych przez Ministerstwo Skarbu, lub zabezpieczona hipotecznie.

§ 5.

1. Wartość taboru dla określenia wysokości kaucji określa się w sposób następujący:
   1) dla taboru, który został nabyty, poczynając od 1945 r., według kosztów rzeczywistych;
   2) dla innego taboru:
      a) za 1 tonę parowozu bez przegrzewacza w stanie próżnym . . 150.000 zł.
      b) za 1 tonę parowozu z przegrzewaczem w stanie próżnym. . . 165.000 zł.
      c) za 1 tonę oddzielnego tendra, złączonego z parowozem w stanie próżnym 100.000 zł.
      d) za 1 tonę lokomotywy spalinowej bez silnika w stanie próżnym 120.000 zł.
      e) za 1 KM silnika . . . 10.000 zł.
      f) za 1 tonę wagonu osobowego i służbowego, własnego ciężaru 250.000 zł.
      g) za 1 tonę ciężaru własnego wagonu bagażowego i pocztowego 125.000 zł.
      h) za 1 tonę ciężaru własnego wagonu towarowego . . . . . 90.000 zł.
      i) za 1 tonę ciężaru własnego wózków i wywrotek żelaznych . . 150.000 zł.
      j) za 1 tonę ciężaru własnego wózków drewnianych . . . . 75.000 zł.
2. Wartość taboru może być zmniejszona, w zależności od komisyjnie ustalonego procentu zużycia wynajmowanej jednostki taboru, przez komisję miejscową, kwalifikującą tabor do naprawy.

§ 6.

Przy najmie taboru ciężar i ładowność jednostki taboru zaokrągla się wzwyż do 0,5 tony, a wózków i wywrotek do 0,1 tony.

§ 7.

Ostateczny czynsz za tono/dobę wynajmu jednostki taboru lub za parowóz/godzinę, zaokrągla się wzwyż do jednego złotego.

§ 8.

Przed oddaniem taboru w najem, najemca powinien przedstawić pokwitowanie kasy PKP na złożoną kaucję, jeżeli nie jest zwolniony od składania kaucji, oraz na wpłaconą pierwszą ratę czynszu oznaczonego w zobowiązaniu lub w umowie.

§ 9.

Naładunek, przewóz i wyładunek wynajętego taboru z miejsca jego stacjonowania do miejsca jego eksploatowania i przy zwrocie taboru do miejsca wskazanego przez DOKP dokonuje najemca swymi środkami i na swój koszt.

§ 10.

Oddawanie i przyjmowanie taboru w związku z najmem (§ 1 ust. 1), odbywa się przez komisję złożoną z upoważnionych przedstawicieli obu stron, na podstawie protokółu zdawczo - odbiorczego sporządzonego według wzoru Nr 4, załączonego do niniejszego zarządzenia; do aktu zdawczo - odbiorczego należy dołączyć szczegółowy opis stanu wynajętych lub zwróconych z najmu jednostek taboru.

§ 11.

1. Czynsz za najem taboru składa się:
   1) z amortyzacji całkowitej wartości taboru (§ 5 ust. 1);
   2) z oprocentowania całkowitej wartości taboru;
   3) z kosztów poszczególnych rodzajów napraw;
   4) z kosztów węgla, smarów, wody, czyściwa i oświetlania;
   5) z kosztów drużyny parowozowej.
2. Do kosztów wskazanych w ust. 1 pkt. 3), 4), 5) dolicza się obowiązujący dodatek administracyjny.

§ 12.

1. W przypadku najmu taboru wymagającego naprawy głównej, średniej lub rewizji, wykonywanych przez najemcę, czynsz najmu zmniejsza się o kwotę określoną w niniejszym zarządzeniu dla danej kategorii napraw, przy czym najemca zwolniony jest od płacenia kwoty tej na przeciąg połowy okresu czasu między naprawami, ustanowionego obowiązującymi przepisami.
2. W okresie czasu, za który nie jest pobierana część czynszu za naprawę wskutek dokonywania naprawy przez najemcę, DOKP nie może żądać zwrotu wynajętej jednostki taboru.

3. Okres potrzebny najemcy na naprawę taboru zaraz po jego wynajęciu a ustalony przez DOKP, liczy się jako czas najmu. Za powyższy okres oblicza się odpowiednie części czynszu wskazane w § 22.
4. Dyrektor o.k.p. może zarządzić, aby czynsz za okres naprawy, zależnie od stanu taboru, brakujących części i kosztów naprawy był policzony częściowo lub też w ogóle nie liczony.
5. Opis potrzebnej naprawy i dozór nad nią oraz protokólarne przyjęcie taboru z naprawy powinno być dokonane przy udziale przedstawiciela DOKP.

§ 13.

1. W razie zwrotu taboru wymagającego naprawy przed upływem okresu czasu między naprawami, najemca powinien zwrócić koszty naprawy określone w sporządzonym kosztorysie, który powinien być podpisany przez obie umawiające się strony.
2. Do kosztów robocizny i materiałów należy doliczyć obowiązujący dodatek administracyjny oraz wysokość czynszu za przewidywane dni postoju w naprawie.
3. Dyrektor o.k.p. może obniżyć najemcy wpłatę sumy kosztorysowej zależnie od długości okresu czasu między naprawami do wykonania normalnej naprawy oraz stopnia nadmiernego zniszczenia lub uszkodzenia taboru.
4. Najemca powinien wpłacić należność w terminie 14 dniowym od dnia podpisania kosztorysu na wykonanie naprawy.
5. Jeżeli najemca zgłosi chęć dokonania naprawy własnymi środkami, to naprawa może mu być powierzona pod warunkiem, że najemca usunie również braki w wykonanej naprawie dostrzeżone przez DOKP.
6. Za sprawdzenie naprawy taboru dokonanej przez najemcę DOKP powinna pobrać należność, obliczoną łącznie z dodatkiem administracyjnym w wysokości 5% sumy robocizny kosztorysowej.

§ 14.

1. Najemcy nie wolno:
   1) przeciążać parowozu ponad ustaloną normę obciążenia;
   2) przeładowywać wagonów ponad oznaczoną ładowność;
   3) zamalowywać napisów na parowozach i wagonach;
   4) dokonywać zmian konstrukcyjnych bez zezwolenia DOKP;
   5) podnajmować tabor lub też oddawać do użytkowania osobie trzeciej bez zgody DOKP.

§ 15.

Parowozem powinien kierować pracownik najemcy mający prawo kierowania.

§ 16.

Dla umożliwienia kontroli nad stanem wynajętych parowozów bez obsługi PKP, najemca powinien prowadzić, wzorem PKP: książki kontroli mycia kotłów, rewizji zaworów bezpieczeństwa, korków topliwych, manometrów, cylindrów i suwaków oraz zapisywać wszystkie wykonane naprawy.

§ 17.

Najemca odpowiada za wszelkie szkody wyrządzone kolei i osobom trzecim, a spowodowane wykonywaniem umowy o najmie taboru, jeżeli szkoda powstała z jego winy lub z winy osób, za które ponosi odpowiedzialność. W przypadku, gdyby DOKP została zmuszona do zapłaty osobom trzecim odszkodowania, do którego pokrycia obowiązany jest najemca, powinien on zwrócić je DOKP wraz z kosztami i procentami.

§ 18.

W okresie trwania najmu — pobieranie czynszu za czas niekorzystania z taboru przez najemcę nie z winy PKP. nie podlega zmianie.

§ 19.

1. Przy wynajmowaniu taboru najemcom wskazanych w § 2, pkt. 1-5, dyrektor o.k.p., powodując się ważnością prac taboru i stopniem jego potrzeby dla PKP, może obniżyć czynsz, nie więcej jednak niż o 25% od wysokości ustalonych stawek.
2. Przy wynajmowaniu parowozów i wagonów towarowych postanowienie ust. 1 może być stosowane tylko w okresie czasu od 1.I — 30.IX.

§ 20.

W okresie czasu od 1.X.—31.XII wszystkie części składowe czynszu obowiązujące najmcę (§§ 22, 23, 29) ulegają podwyższeniu:
1) za parowozy o 50%,
2) za wagony towarowe o 100%.

§ 21.

Parowozy stanowiące przedmiot najmu dzielą się na kategorie w zależności od ich ciężaru w stanie próżnym:

Kategoria	Ciężar w tonach	
	w granicach	przeciętny do obliczeń czynszu
A	do 12,0	10,0
B	od 12,1 do 18,0	15,0
C	od 18,1 i wyżej	24,0

Uwaga: powyższe ciężary są wskazane bez ciężaru oddzielnego tendra złączonego z parowozem.

§ 22.

1. Czynsz w złotych za najem 1 tony ciężaru własnego parowozu nie wymagającego naprawy za 1 dobę, składa się z następujących części:

Kategoria	Amortyzacja	Oprocentowanie	Koszty napraw		Wysokość czynszu
	wartości		głównej	średniej	
A	22,4	1,6	146,0	250,0	420,0
B	17,6	1,4	137,0	194,0	350,0
C	14,8	1,2	114,0	170,0	300,0

2. Przy najmie parowozu z tendrem należy dodatkowo liczyć za 1 tonę ciężaru własnego tendra w stanie próżnym i za 1 dobę 25% czynszu, o którym mowa w ust. 1 lub części czynszu, jeżeli tender wymaga naprawy.

§ 23.

1. Czynsz w złotych za najem parowozów z materiałami i obsługą t.j., liczony za 1 parowóz i za 1 godzinę jest następujący:

Kategoria	Amortyzacja, oprocentowanie wartości, koszty napraw i różne	Koszt					Razem czynsz wynosi
		węgla	smarów	wody	czyściwa i oświetl.	drużyny parowozowej	
A	371,0	226,0	42,0	16,0	3,0	642,0	1300,0
B	643,0	338,0	49,0	24.0	4,0	642,0	1700,0
C	833,0	526,0	57,0	37,0	5.0	642,0	2100,0

2. Przy najmie parowozu wraz z tendrem należy dodatkowo liczyć za tender i za 1 godzinę 10% czynszu wyżej wymienionego.
3. Jeżeli drużyna parowozowa otrzymuje diety, to należy zaliczyć dodatkowo najemcy całą sumę diet wraz ze 100% zarachowaniem na koszty administracyjne.

§ 24.

Przy najmie parowozu posiadającego przegrzewacz, czynsze wskazane w § 22 ust. 1 i § 23 ust. 1 należy podwyższyć o 10%.

§ 25.

1. Przy najmie parowozu z własną obsługą PKP czas najmu liczy się od chwili wyjazdu parowozu z parowozowni do chwili powrotu do niej, przy czym godzina wyjazdu z parowozowni liczy się od pełnej godziny czasu wstecz, przyjazdu zaś — do pełnej godziny rozpoczętej.
2. Jednorazowy czas najmu parowozu nie może być krótszy niż 4 godziny.

§ 26.

1. Czynsz w złotych za najem lokomotywy spalinowej składa się z następujących części:

Nazwa	Okres	Amortyzacja	Oprocent.	Koszty naprawy		Razem czynsz wynosi
		wartości		głównej	średniej	
Lokomotywa spalinowa bez silnika	1 tono-doba	16,6	1,4	60,0	32,0	110,0
Silnik	1 K.M. za dobę	2,75	0,25	14,0	13,0	30,0

2. Okresy napraw określa się następująco:
1) pomiędzy naprawami głównymi = 3 lata,
2) pomiędzy rewizjami = 3 miesiące.

§ 27.

1. Czynsz w złotych najmu wagonów osobowych i służbowych liczony za 1 tonę ciężaru własnego i za 1 dobę składa się z następujących części:

Amortyz.	Oprocent.	Koszty naprawy				Razem czynsz wynosi
wartości		głównej	średniej	rewizji	bieżącej	
33,0	3,0	50,0	45,0	24,0	20,0	175,0

2. Okresy pomiędzy naprawami bieżącymi wagonów wymienionych wyżej wynoszą 3 miesiące.

§ 28.

Wagony bagażowe odnajmuje się według skali czynszu wskazanego w § 27 ze zmniejszeniem o 50%.

§ 29.

1. Czynsz w złotych za najem wagonów towarowych za 1 tonę ładowności i za 1 dobę składa się z następujących części:

Amortyzacja	Oprocent.	Koszty napraw			Razem czynsz wynosi
wartości		głównej	rewizji	bieżącej	
6,45	0,55	18,0	10,0	11,0	46,0

2. Okresy napraw pomiędzy naprawami bieżącymi wagonów towarowych wynoszą 6 miesięcy.
3. Za wagony z hamulcami czynsz zwiększa się o 10%.
4. Za wagony kryte czynsz zwiększa się o 25%

§ 30.

1. Czynsz w złotych za najem wózków i wywrotek za 1 tonę ich ciężaru własnego i za 1 dobę składa się z następujących części:

Amortyzacja	Oprocent.	Koszt napraw		Razem czynsz wynosi
wartości		głównej	rewizji	
41,5	3,5	158,0	145,0	348,0

2. Czynsz za wózki ze skrzyniami drewnianymi liczy się o 50% mniejszy;
3. Wózki i wywrotki o ładowności do 2,5 ton wzwyż zalicza się do wagonów towarowych.

§ 31.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 września 1949 r. Równocześnie traci moc obowiązującą okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 października 1936 r. w sprawie najmu taboru wąskotorowego (Dz. Urz. M. K. Nr 27, poz. 265 z roku 1938).

Nr KWM. 1-28/10/49.

Załączniki do zarządzenia Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 2 sierpnia 1949 r. (poz. 14).

Wzór Nr 1.
do § 3 ust. 2.

ZOBOWIĄZANIE.

W dniu . . . . roku . . . . . w . . . .
na podstawie zezwolenia Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych z dnia . . . .
za nr . . . . . . (nazwa najemcy) . . . . w . . . .
najmuje od Przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" następujący tabor wąskotorowy
szerokości toru . . . .
. . . . . . mm . . . .
. . . .
. . . .

Szczegółowy opis stanu powyższego taboru znajduje się w protokóle zdawczo - odbiorczym sporządzonym w dniu . . . .
Najęty tabor zobowiązuje się (nazwa najemcy) . . . .
zwrócić w dniu . . . . do st. . . . .
Ogólną wartość taboru ustala się na . . . . zł.
Czynsz w wysokości . . . . zł. miesięcznie zobowiązuje się (nazwa najemcy)
. . . . wpłacać kwartalnie zgóry bez wezwania do dnia 7 stycznia, 7 kwietnia, 7 lipca, 7 października każdego roku w kasie stacji . . . . .
Jednocześnie zobowiązuje się (nazwa najemcy) . . . .
stosować do wszystkich postanowień, wymienionych w zarządzeniu Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 2 sierpnia 1949 r. o najmie taboru wąskotorowego PKP (Dz. Ż. P. K. P. Nr 2, poz. 14).

Pieczęć wynajmującego
i podpis upoważnionego przedstawiciela.

Wzór Nr 2.
do § 3 ust. 2.

Wzór umowy ramowej.

U M O W A

Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" działające przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych w . . . . w skróceniu nazwane „Dyrekcją", z jednej strony i . . . . zamieszkały w . . . . w dalszym ciągu nazwany „Najemcą", z drugiej strony, zawarli umowę treści następującej:

§ 1.

Dyrekcja oddaje, Najemca zaś bierze w najem od dnia . . . . na warunkach niżej wymienionych tabor wąskotorowy toru szerokości . . . . . . mm, składający się . . . . według szczegółowego opisu, zawartego w protokóle zdawczo - odbiorczym z dnia . . . . załączonym do niniejszej umowy i stanowiącym jej podstawową część składową.

§ 2.

Wartość szacunkowa oddanych w najem przedmiotów wynosi . . . . złotych (słownie . . . . złotych).

§ 3.

Najemca zobowiązuje się stosować do wszystkich postanowień zawartych w Zarządzeniu Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 2 sierpnia 1949 r. o najmie taboru wąskotorowego PKP (Dz. Z. P. K. P. Nr 2, poz. 14).

§ 4.

Czynsz najmu ustala się za dobę w wysokości . . . . zł. (słownie: . . . .) płatnych w kasie . . . . w dniu najmu do końca bieżącego kwartału, a następnie za każdy kwartał z góry w ciągu pierwszych siedmiu dni każdego kwartału kalendarzowego, t. j. napóźniej do dnia 7 stycznia, 7 kwietnia, 7lipca i 7 października.

W razie uchybienia terminów płatności najemca zobowiązuje się płacić Dyrekcji odsetki zwłoki w wysokości odsetek ustawowych obowiązujących każdorazowo.

W razie zmiany stawek czynszu, zarządzonej przez Dyrekcję Generalną Kolei Państwowych, podczas trwania okresu umowy, najemca zobowiązuje się płacić zmienione stawki od dnia określonego w tym zarządzeniu.

§ 5.

Umowę niniejszą zawiera się na czas od dnia . . . . do dnia . . . . Dyrekcji służy prawo rozwiązania niniejszej umowy przed upływem terminu, na jaki została zawarta, bez uprzedniego wypowiedzenia w razie:

1) stwierdzenia niszczenia przedmiotów najmu wyżej naturalnego zużycia,
2) niepłacenia dwóch po sobie bezpośrednio następujących kwartalnych rat czynszu,
3) likwidacji przedsiębiorstwa, śmierci Najemcy lub ogłoszenia jego upadłości.

W razie stwierdzenia przypadków wskazanych w punktach 1), 2), 3) niniejszego paragrafu nie ma zastosowania wyjątek przewidziany w § 12 ust. 2 Zarządzenia Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 2 sierpnia 1949 r.

Z tytułu rozwiązania umowy, bez uprzedniego wypowiedzenia w przypadkach wyżej wskazanych, Najemca nie może rościć sobie do PKP żadnych pretensji o odszkodowanie.

§ 6.

Dla zapewnienia wykonania przez Najemcę zobowiązań, wynikających z niniejszej umowy, oraz dla zabezpieczenia wynajętych przedmiotów, Najemca złoży w sposób i miejscu wskazanym przez Dyrekcję kaucję w wysokości . . . . złotych (słownie . . . .) w postaci . . . .
. . . .
Dyrekcja może bez podania powodów wezwać Najemcę do zmiany rodzaju kaucji; również może wezwać go do złożenia nowej lub uzupełnienia kaucji dotychczasowej, jeżeli kaucja uległa całkowitemu lub częściowemu zmniejszeniu z jakiegokolwiek powodu. Dyrekcji służy prawo pokrycia z kaucji bez wezwania i bez wyroku sądu wszelkich pretencji Dyrekcji, wypływających z niezastosowania się Najemcy do warunków niniejszej umowy.

§ 7.

W przypadku gdyby Najemca w terminie 14 dniowym po upływie terminu, na jaki umowa najmu została zawarta lub w terminie 14 dniowym po jej rozwiązaniu nie dokonał zwrotu przedmiotów najmu, Dyrekcja ma prawo zabrać te przedmioty i złożyć je w miejscu wybranym według swego uznania na koszt Najemcy, sporządzając odpowiedni protokół. Powstałe z tego powodu koszty, wraz z obowiązującym dodatkiem administracyjnym Dyrekcja ma prawo — w razie niezwrócenia ich przez Najemcę — potrącić z kaucji.

§ 8.

Wszelkie spory natury technicznej rozstrzyga ostatecznie Dyrektor O. K. P.
Wszystkie inne spory mogące wyniknąć z tej umowy rozstrzygać będzie właściwy sąd w
. . . .

§ 9.

Wszelkie należności i opłaty skarbowe wynikające z zawarcia i wykonania niniejszej umowy ponosi w całości Najemca.

§ 10.

Najemca wpłaci przed zawarciem umowy w sposób i w miejscu wskazanym przez Dyrekcję tytułem zwrotu kosztów manipulacyjnych 0,25% od ogólnej wartości szacunkowej przedmiotów najmu, oznaczonej w § 2 niniejszej umowy tj. kwotę . . . . złotych (słownie . . . . zł).

§ 11.

Umowę niniejszą sporządzono w jednym egzemplarzu, który pozostaje w przechowaniu Dyrekcji, Najemca zaś otrzymuje jej uwierzytelniony odpis.

. . . . . . dnia . . . . . . 19 . . r.

Najemca: (firma)
podpis upoważnionego:

Dyrektor Okręgu Kolei Państwowych
podpis:

Wzór Nr. 3.
do § 3 ust. 3.

ZOBOWIĄZANIE.

W związku z wynajęciem od PKP parowozu wąskotorowego serii . . . . . Nr . . . z materiałami i obsługą, (nazwa firmy) . . . . w . . . . zobowiązuje się zwrócić parowóz wąskotorowy szerokości toru . . . . mm na każde żądanie zawiadowcy stacji w . . . .

Należny czynsz w wysokości . . . . . . zł. (słownie . . . .) za każdą godzinę najmu zostanie uprzednio zabezpieczony zaliczką w kasie stacyjnej, — która powinna równać się czynszowi, nie mniejszemu, niż za 4 godziny.

Jednocześnie (nazwa firmy) . . . . zobowiązuje się stosować do wszystkich postanowień, wymienionych w zarządzeniu Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 2 sierpnia 1949 r. o najmie taboru wąskotorowego PKP (Dz. Z. PKP Nr 2, poz. 14)

. . . . . ., dnia . . . . . . 19. . . r.
nazwa firmy

podpis upoważnionego przedstawiciela.

Wzór Nr. 4.
do § 10.

PROTOKÓŁ
zdawczo - odbiorczy.

Sporządzony w . . . . w dniu . . . . 19 . . roku. Na zarządzenie Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych z dnia . . . . za nr . . . . . . zostal przekazany przez DOKP w . . . . firmie . . . . w . . . . na warunkach najmu — tabor szerokości toru . . . . mm, składający się z . . . .
. . . .

Opis techniczny w załączeniu.

Zdający: Przyjmujący (nazwa firmy)

Przedstawiciel D. O. K. P. podpis upoważnionego przedstawiciela.

Adres Redakcji: Dyrekcja Generalna Kolei Państwowych ul. Chałubińskiego 4, Biuro Prawne (Wydział Ogólno-Prawny). Telefon wewn. DGKP. Nr 54-72.

Adres Administracji: Administracja Wydawnictw Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych, ul. Chałubińskiego 4.

Konto czekowe P.K.O. Nr I-658 — Telef. wewn. D.G.K.P. Nr 337.

Do nabycia w Administracji Wydawnictw D.G.K.P., w składnicach taryfowych D.O.K.P. i C.B.T.R.Z. w Bydgoszczy.

Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Z. P. K. P. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w Kraju:
Kwartalnie 160 zł, półrocznie 320 zł, rocznie 640 zł, cena każdego numeru 35 zł.

Wydawnictwo Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych.
Druk: Zakłady Graficzne P.K.P. w Warszawie, ul. Chałubińskiego Nr 4. B-90787